WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 10 | WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1938 ROKU | ROK V



Rozbudowa floty handlowej

W dniu 25 sierpnia na stoczni Swan, Hunter and Wigham Richardson Ltd. w Newcastle odbyła się uroczystość spuszczenia na wodę nowego transatlantyku polskiego m/s „Sobieski". Uroczystość podniosła, wzruszająca, jak podniosły, uroczysty i wzruszający jest zawsze moment narodzin nowej jednostki morskiej, kiedy to statek po przecięciu lin, przytrzymujących go na pochylni, spływa na wodę, łącząc się z potężnym żywiołem morskim, na którym odtąd ma pełnić swą wierną, niestrudzoną służbę.

Nowy statek, będący własnością Linii Żeglugowych Gdynia — Ameryka, ma wraz z budowanym w Danii podobnym motorowcem „Chrobry" zastąpić na linii południowo-amerykańskiej statki „Kościuszko" i „Pułaski", które zasłużyły sobie oddawna na wycofanie na mniej uciążliwe i mniej odpowiedzialne rejsy. M/s „Sobieski" jest jednak znacznie większy od statków „Kościuszko" i „Pułaski", gdyż ma 11.500 t.r.b. pojemności, podczas gdy tamte mają tylko po około 6 i pół tysiąca t.r.b., a choć wyporność jego, wynosząca 15.000 ton, równa się wyporności „Piłsudskiego", to jednak dzięki lepszemu wykorzystaniu miejsca będzie najbardziej ładownym statkiem z dotychczasowych statków polskich. Poza tym nowy statek, wyposażony we wszelkie najnowocześniejsze urządzenia techniczne, zapewnia nie tylko wygodę pasażerom, ale i bezpieczny transport nawet łatwo psujących się towarów mimo zmiennych warunków klimatycznych, w jakich odbywa się podróż z Gdyni do Ameryki Południowej.

Nazajutrz w tej samej stoczni angielskiej została spuszczona na wodę inna jednostka polskiej floty handlowej, a mianowicie s/s „Lida". Jest to znacznie mniejszy statek, bo ma tylko 1.390 t.r b. pojemności, mniej też efektownie wygląda, gdyż jest to statek towarowy, przeznaczony do transportu drzewa. Tym niemniej i on odegra swoją rolę w pracy naszej floty handlowej już chociażby z tego względu, że będzie to pierwszy statek polski, na którym iść będzie wywóz naszego drzewa do krajów zamorskich. Dotychczas drzewo to przewoziły wyłącznie obce statki.

Tak więc w skład polskiej floty handlowej weszły nowe jednostki, powiększając jej tonaż i zwiększając jej możliwości obsługi naszego handlu zagranicznego, a pod tym względem mamy jeszcze ogromne braki. Wprawdzie nasza flota handlowa rośnie z każdym rokiem i na dzień 1 stycznia b. r. liczyła już 97 statków o łącznej pojemności prawie 100 tysięcy ton, ale tym niemniej wobec olbrzymich potrzeb transportowych polskiego handlu zagranicznego, którego prawie 80 proc. idzie drogą morską, tylko 11 proc. obrotów towarowych, idących przez Gdynię i Gdańsk, zostało przewiezione w r. 1937 na statkach polskich, resztę musieliśmy wywozić i przywozić na statkach obcych przedsiębiorstw żeglugowych, którym też trzeba było płacić duże sumy, dochodzące według ogólnych obliczeń do 240 milionów złotych w ciągu tego roku. Dlatego też każdy nowy statek to możliwość zaoszczędzenia dla naszego bilansu płatniczego poważnej sumy, a przecież poza tym bezpośrednim zyskiem jest jeszcze cały szereg korzyści, płynących z posiadania dostatecznie rozbudowanej floty handlowej. Im większy jest udział własnej bandery w obsłudze handlu zagranicznego, tym większa jest swoboda w szukaniu najdogodniejszych źródeł surowców, niezbędnych dla normalnego rozwoju życia gospodarczego kraju, tym większa łatwość dotarcia na odległe rynki dla umieszczenia tam wyprodukowanych towarów. Prędzej też można wpływać na obniżenie kosztów transportu morskiego w ogóle, co ma ogromne znaczenie już chociażby z tego względu, że dzięki temu można również taniej sprzedawać polski towar na rynku zamorskim, co jest niezmiernie ważne wobec wielkiej konkurencji towarów zagranicznych. Im większa wreszcie i bogatsza jest nasza flota handlowa, tym większą ilość ludzi może zatrudnić i to nie tylko bezpośrednio na swoich statkach i w swoich biurach, ale i w innych dziedzinach życia gospodarczego, przyczyniając się do ożywienia przemysłu, rolnictwa i handlu i tworząc ponadto cały szereg specjalnych przedsiębiorstw, ściśle związanych z pracą na morzu.

Niestety koszty budowy okrętów są bardzo znaczne, a ponieważ nie mieliśmy dotychczas stoczni krajowej musieliśmy znów płacić zagranicy olbrzymie, milionowe sumy. Wprawdzie, udzielając zamówienia, robiliśmy jednocześnie zastrzeżenie, że pewna przynajmniej część materiałów, potrzebnych do budowy okrętu, maszyn, aparatów, urządzeń wewnętrznych ma być zakupiona w Polsce, ale siłą rzeczy znacznie większa część zamówień była wykonywana za granicą. Toteż od szeregu lat czynione były starania uruchomienia w Polsce własnej stoczni. Zdawano sobie sprawę, że chodzi tu nie tylko o sumy, wypłacane stoczniom zagranicznym, sumy, które w miarę rozwoju naszej floty handlowej będą coraz większe, ale że uruchomienie stoczni w kraju da znowu pracę wielu, wielu tysiącom ludzi nie tylko przez zatrudnienie całego zastępu inżynierów, techników i robotników samej stoczni, ale ponadto przez udzielenie zamówień innym zakładom przemysłowym i warsztatom rzemieślniczym. Nie sama bowiem stocznia buduje okręt — tę potężną,

„Dom Rybaka"

Wielka Gdynia wibruje pełnym życiem rozpędu i pośpiechu. Kierunki tego życia, wytyczone na dalekie dystanse biegną ku dalekim portom świata. Praca odmierza tu przeogromne okresy. Wszystko to co było dniem wczorajszym szybko odchodzi, jest nieważne, ważne jest to, co jest dniem jutrzejszym. Czas teraźniejszy — to tylko granica między tym co było, co zostało dokonane, a co ma się jeszcze dokonać, co powinno się dokonać.

Pza kręgiem tego życia, poza linią spraw mierzących zyski i straty, obliczających i szeregujących sukcesy każdego dnia, niedaleko stąd — jest inne życie.

W załamaniach brzegu morskiego, w ciszy lasków nadmorskich, chroniących od podmuchu Nordu, rozsiadły się wsie rybackie. Życie tu płynie po dawnemu, tak jak w czasach, gdy cień nocy kładł się jednakowo nad Gdynią jak nad każdą inną wioską rybacką.

Życie wybrzeża, to życie rybaków z pokolenia w pokolenie dziedziczących godło rybackiego zawodu. Życie to proste i twarde, ukształtowane jakby z zapatrzenia się w morze i wiecznego z nim braterstwa.

Morze jest tutaj wielkim dobroczyńcą — nie tylko dobroczyńcą, jest prawem najwyższym. Morze daje rybę; jest urodzajne dla rybaka jak ziemia dla rolnika. I wokół tej prawdy obracają się wszystkie ważne sprawy, w tym tkwi źródło doli i niedoli, radości lub goryczy, bo gdy połów obficie napełni kuter — radość, gdy zawiedzie połów — gorycz. Tak mierzy się tu czas od połowu do połowu, od rybackiego urodzaju — do klęski.

A jeśli już mierzyć życie rybaków wybrzeża, to w życiu polskich rybaków, jest jeszcze inna forma miary. Jest nią miara otrzymana z porównania tego co było przed laty kilkunastu z tym co jest w dniu dzisiejszym.

Zdobycze i osiągnięcia w dziedzinie polskiego rybołówstwa morskiego, to sprawy na ogół znane, o których już niejednokrotnie mówiono i pisano. Zawierają one w sobie podobnie jak liczby z innych dziedzin życia morskiego — ruchliwość i płynność, stwarzają obraz nie tylko wielki ale i różnolity i zamykają się wokół jednej sprawy: sprawy połowu i zysku.

I to jest niezmiernie ważne, a jednocześnie niewystarczające, by mogło zamknąć wszystkie potrzeby życia rybaków.

---

skomplikowaną budowlę. Stocznia buduje tylko kadłub okrętu i składa w jedną całość tysiące najrozmaitszych szczegółów, maszyn, aparatów, urządzeń, wykonanych w innych warsztatach pracy. Ile różnorodnych zakładów wytwórczych pracować musi przy budowie zwykłego domu. A przecież okręt, który jest zarazem domem, magazynem i nowoczesnym środkiem komunikacji, jest budowlą znacznie bardziej skomplikowaną.

Podobnie też, jak radosną jest chwila wodowania każdego statku polskiego, jak radosny w szczególności był moment spuszczenia na wodę ostatnich jednostek naszej floty handlowej: m/s „Sobieski" i s/s „Lida", równie radosny był dzień 28 sierpnia r.b., kiedy to w Gdyni odbyło się poświęcenie Stoczni Gdyńskiej. Stocznia ta istnieje już wprawdzie od lat paru, ale miała charakter warsztatów reparacyjnych, w których dokonywało się naprawy mniejszych statków, a znajdujące się w kraju inne stocznie mogły budować również tylko małe stosunkowo jednostki. Obecna uroczystość poświęcenia rozbudowanej już stoczni połączona była z położeniem stępki pierwszego większego statku, który Stocznia Gdyńska ma wykonać dla „Żeglugi Polskiej". W uroczystości tej wzięli udział liczni przedstawiciele Rządu, władz i społeczeństwa miejscowego, a z przemówień kolejnych mówców biła radość, że wreszcie własna stocznia krajowa przystępuje do pracy i to do pracy, której rezultaty mogą być tym lepsze, że przygotowywano się do niej w ciągu wielu lat systematycznie i celowo, jak podkreślił to w swym przemówieniu p. wiceminister Sokołowski zastępujący na uroczystości Ministra Przemysłu i Handlu, Romana. Zastrzeżenia, robione stoczniom zagranicznym przy budowie okrętów, a dotyczące pierwszeństwa dla dostaw polskich, miały na celu nie tylko danie zamówień poszczególnym przemysłom krajowym, ale także „przyzwyczajenie tych przemysłów do zupełnie specjalnych warunków dostaw okrętowych, wyjaśnienie trudności, z tym związanych, oraz opracowanie planu dla ich pokonania i dostosowania polskiego przemysłu w możliwie najszerszym zakresie do czekających go zadań w polskim budownictwie okrętowym". Jednocześnie w drodze studiów praktycznych bądź to na stoczniach zagranicznych, budujących polskie statki handlowe, bądź też w drodze przyznawania stypendiów przygotowywano fachowy personel w zakresie budownictwa okrętowego. Tak więc ta pierwsza wielka stocznia krajowa, rozpoczynająca swą pracę w Gdyni ma przed sobą wszelkie widoki rozwoju i powodzenia i może stać się istotnie podwaliną potężnego budownictwa okrętowego, a przez to samo wpłynąć dodatnio na zwiększenie tempa rozbudowy naszej floty handlowej. J. L.

Poza troską o sprawy bytowania, o sprawy połowu i zysku, istnieją jeszcze potrzeby kulturalne i oświatowe, którym szczególna należy się troska.

Wszelkim wysiłkom tworzenia nowych form życia towarzyszy pośpiech. Pośpiech nie sprzyja sprawom kultury, przesuwa je zawsze w hierarchii potrzeb na plan dalszy.

Ale jeśli chodzi o sprawy rybołówstwa to wspomniany już obraz dowodzi, że praca ta odbywa się już w harmonii i spokoju, że właśnie teraz jest czas by zdobycze powiększyć jeszcze o element kulturalny.

W Wielkiej Wsi nastąpiło otwarcie „Domu Rybaka". Dom ten nazwany został imieniem wielkiego entuzjasty i opiekuna morskich poczynań — generała Gustawa Orlicz-Dreszera. Inicjatorem i wykonawcą tego godnego podkreślenia dzieła jest Oddział Stołeczny i Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej. Wielki to sukces pracy Ligi na wybrzeżu. „Dom Rybaka" stoi u skrzyżowania szosy, prowadzącej z Wielkiej Wsi do Jastrzębiej Góry, i drogi idącej do Dworca. Na razie jest samotny, wokół niego tylko pole. Dopiero w przyszłości, gdy zaludni się port we Władysławowie otoczy go życie.

Każda część „Domu Rybaka" w Wielkiej Wsi jest umiejętnie rozplanowana, dokładnie przygotowana do roli jaką ma tutaj spełnić.

Oto część budynku przeznaczona na ośrodek zdrowia. Posiada wszystko, cokolwiek potrzebne jest dla prowadzenia stałej poradni dla chorych, stałej opieki sanitarnej wśród rybaków. Oczywiście brakuje tu jeszcze tego czy innego drobiazgu. Zresztą to co jest — z trudem zostało zdobyte. Ale są rzeczy najważniejsze. Tyle ile potrzeba aby zacząć.

Dalej duża sala teatralna, czytelnia, biblioteka. Może najskromniej przedstawia się w chwili obecnej owa biblioteka „Domu Rybaka".

Gdy myślę o niej z troską serdeczną, staje mi w pamięci rozmowa ze znajomym rybakiem w Pucku.

Znam go już spory kawał czasu. Kilka tygodni temu znalazłem się w Pucku. Był wczesny ranek. Gęsta mgła tego dnia spadła na morze i pobliski brzeg. Poszedłem na przystań rybacką. Pusto tu jeszcze było. Dochodziły tylko z daleka strwożone przeciągłe odgłosy syren statków, schwytanych w zdrodziecki potrzask mgły. Nagle do uszu mych doszły jakieś bliskie głosy, posłyszałem miarowy chlupot wioseł. Po chwili z mgły niby zza zasłony, wynurzyła się mała łódź rybacka. Łódź szybko zbliżała się do kutra, który stał przy nabrzeżu. W łodzi siedział kilkunastoletni chłopiec, i stary zgarbiony rybak. Po tym charakterystycznym zgarbieniu poznałem swego znajomego. Pozdrowiłem go serdecznie. No i gadaliśmy o tym, o owym, zresztą rozmowa rwała się, Gdy żegnałem się mój znajomy rybak zapytał nieoczekiwanie:
. znajomy rybak zapytał nieoczekiwanie:

— Czy książki pan przywiózł?

chwili przypomniałem sobie, że przecież nasza przyjaźń zaczęła się od pożyczania książek. Kiedyś pożyczyłem mu „Ogniem i mieczem". To była pierwsza książka jaką pożyczyłem rybakowi. Jak się później dowiedziałem, książkę tę czytano gromadnie, głośno. Czytano z trudem słowo po słowie, wiersz po wierszu. Wyrazy wiązały się w sens przygód, przeżyć, wzruszeń i przenosiły wyobraźnię ludzi zgromadzonych w chęczy rybackiej ku światom i sprawom zdawałoby się dalekim, a jednak bliskim przez tę książkę.

Oczywiście po tej pierwszej książce przysyłałem dużo książek do Pucka. Toteż i tym razem przyrzekłem memu znajomemu, że gdy tylko wrócę do domu, coś na pewno prześlę.

Słowa wypowiedziane w taki wczesny ranek spowity w mgłę, pełen przepływającej cieszy— ustokrotniają się, rozdwajają się niby echo. Toteż gdy wracałem z przystani, długo dźwięczały mi słowa mego znajomego rybaka: „A książki pan przywiózł?"

Słowami starego rybaka z Pucka zwracam się do wszystkich, którzy mają książki do czytania, książki już często niepotrzebne, przeczytane — prześlijcie je rybakom. Właśnie teraz mają swój Dom, swoją czytelnię, świetlicę w której będą się zbierać. Jakże dużo radości będzie można sprawić jedną książką, ile stworzyć miłych wieczorów — ile pożytku! Książki przesyłać można wprost do „Domu Rybaka" w Wielkiej Wsi lub do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej w Warszawie, ul. Widok 10.

Na uroczystość otwarcia „Domu Rybaka" w Wielkiej Wsi i przekazania go rybakom przybyło wiele osób. Przybyli przedstawiciele władz, duchowieństwa, Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz społeczeństwa. Przybyli również z pobliskich wsi rybacy, by objąć w posiadanie hojny dar jaki przekazuje im społeczeństwo lądowe.

Niedawno, bo w pierwszych dniach maja odbyło się poświęcenie i otwarcie portu rybackiego w Władysławowie. Port ten tuż prawie— widać go wyraźnie z okien „Domu Rybaka". Zarówno tamtą jak i uroczystość poświęcenia „Domu Rybaka" wiąże wspólne przeznaczenie, zakreśla się przed nimi wspólne życie. Stanowią przecież wzajemnie nie tylko fundament, na którym wesprze się życie przyszłego portu rybackiego we Władysławowie, ale chlubnie rozpoczynają nowy okres rozwoju nie tylko rybołówstwa morskiego, ale życia rybaków na wybrzeżu.

St. Zadrożny

Sztuczne drogi wodne

Budowa kanałów żeglugi w dawnych czasach

Polska przystępuje do rozbudowy dróg wodnych. Wolnymi krokami sunie naprzód praca nad naprawą tego co zniszczyła wojna i brak starannego nadzoru, powoli rosną kilometry nowych uregulowanych łożysk, sztucznych wykopów dla prowadzenia wód, powstają budowle z drzewa, kamienia, żelaza i betonu o dziwnym kształcie i trudnym do przewidzenia sposobie ich użytkowania. Setki robotników pracuje dziś na Śląsku, Polesiu, w Poznańskiem przy budowie rzeczy wielkiej, określonej krótką nazwą: **Kanały Żeglugi**

W tych dwóch słowach jakże wielki mieści się postęp myśli ludzkiej, jaki ogrom rozwoju technicznego w dziedzinie budownictwa wodnego i wiedzy inżynierskiej, budownictwa okrętowego i żeglugi w ogólności.

Aby należycie zrozumieć jakie ma dla nas znaczenie żegluga rzeczna i ile mieści w sobie zdobyczy technicznych i możliwości rozwojowych na przyszłość rzućmy okiem w ubiegłe stulecia. Jak było wtedy? Czy można było przeprowadzić statek kanałami z jednej rzeki na drugą? Dlaczego dopiero w 16 stuleciu słyszymy o kanałach żeglugi gdy drogi bite są już od tysiącleci we wszystkich kulturalnych krajach?

We wczesnym średniowieczu wiedziano już, jakie znaczenie mają rzeki dla transportu towarów różnego rodzaju na dalekie odległości. Już wtenczas próbowano łączyć ze sobą przekopami pojedyńcze rzeki, te mianowicie, które dla ruchu handlowego przedstawiały szczególne znaczenie. Możliwe to jednak było tylko w terenie płaskim, na małych odległościach między rzekami i tylko przy niemal tych samych wzniesieniach zwierciadeł wody nad poziomem morza. **Kanały** takie, jakie dziś znamy, t. j. sztuczne drogi wodne, które schodami przekraczają różnice wysokości łączonych wód naturalnych, lub jednym skokiem przerzucają się przez dział wód, nie mogły być wtedy budowane, i wszelkie wysiłki w tym kierunku musiały iść na marne. Dlaczego?

Znane są zamiary króla Karola Wielkiego, który w roku 793 powziął śmiały plan połączenia Renu i Dunaju kanałem żeglugi. Mniej więcej w połowie drogi między Augsburgiem i Nürnbergiem znajdowało się miejsce, przez które płynęła mała rzeczka Rezat, dopływ Menu i Renu, oddzielona wąskim grzbietem lądu od doliny dunajowego dopływu, Altmühl. Sprowadzono całą armię robotników, aby tę wodną przeszkodę przekroczyć i osiągnąć upragnione połączenie Renu z Dunajem. W kilka tygodni przekopano potrzebny odcinek kanału długości 2.000 kroków. Przyszła zima, robota ucichła, ale kanału już nigdy nie ukończono. Jeszcze dziś miejsce to można oglądać — pozostało zagłębienie terenu porosłe trawą, zwane „fossa Carolinensis“.

Dlaczego przerwa w pracy spowodowała zaniechanie dalszych robót? Nie dlatego, że — jak piszą stare kroniki, — złe duchy niszczyły prace, po prostu brakło jeszcze wtedy wielu doświadczeń i pomocy wiedzy inżynierskiej, bez których większe budowle wodne nie dadzą się przeprowadzić.

Okazało się, że nie można zatrzymać wody w kanale, że odpływa ona w jedną stronę z Rezatem do Menu i Renu, w drugą do Dunaju. Chyba końce kanału zamknąć budową poprzeczną, ale jak wtedy przerzucać statki przez te zapory do wody kanałowej? Brakło mianowicie wiedzy, jak urządzić **podnoszenie i opuszczanie statków** z jednego zwierciadła wody na drugie. Urządzenie takie jest niezbędne do budowy kanału żeglugi między wodami o różnych poziomach.

ŚLUZY KOMOROWE I STOPNIE ŚLUZOWE

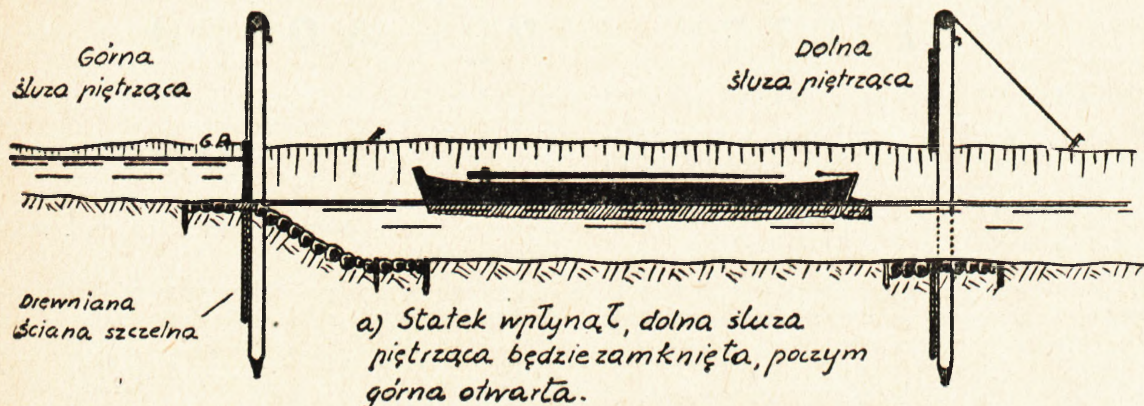
Istnieją trzy sposoby podniesienia albo obniżenia statku między dwoma różnymi zwierciadłami wody, czyli „pokonania spadku“.

Najprostszym urządzeniem służącym do tego celu jest **śluza komorowa.** Wynalezienie i zastosowanie jej zawdzięcza się nowszym czasom, trzeba było bowiem czekać wiele stuleci zanim śluza rozwinęła się do form dzisiejszych.

Wyraz „śluza“ pochodzenia niemieckiego tłumaczy nam cel; urządzenie do **zamykania** (schliessen) **wody.**

W najprostszej postaci byłaby to ściana drewniana ustawiona wpoprzek rzeki, z dużym otworem, który możemy zamknąć od storny napływającej wody dla podniesienia jej zwierciadła. Można ją nazwać **śluzą piętrzącą.** Jeśli otwór w ścianie zostanie nagle otwarty, wtedy woda spiętrzona wybiega przezeń i tworzy wał wodny posuwający się szybko ku dołowi. Na grzbiecie tego wału mogą mniejsze statki przepływać płytkie miejsca rzeki.

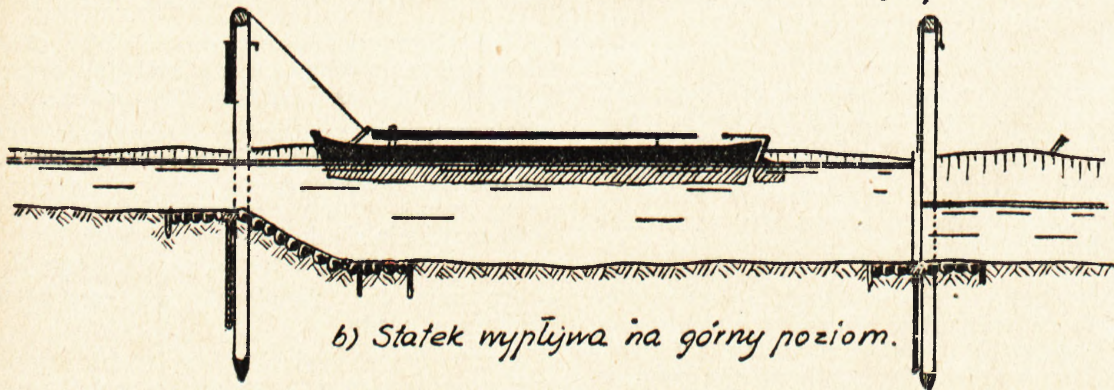
W ten sposób już w roku 1250 przeprawiano w dół małe łodzie, ale tylko **w dół rzeki.** W 100 lat później ustawiono na poszczególnych takich płyciznach dwie ściany podobne w małych odstępach jedna za drugą. Urządzenie takie pozwalało także **wznosić** statki ku górze, zatem umożliwiało ruch po rzece w obu kierunkach.



Rys. 1a

Miało to zasadnicze znaczenie dla rozwoju żeglugi, gdyż w rzeczywistości niewielki już krok dzielił od połączenia obu śluz piętrzących w jedną budowlę, której wykonanie opiera się zresztą na tych samych zasadach.

Budowa taka zwana jest **śluzą komorową**; działanie jej jest przedstawione na rysunku 2, mianowicie opuszczanie statku z górnego stanowiska do dolnego. Obie pojedyncze śluzy piętrzące z 13 stulecia stały się tu „górną głową"

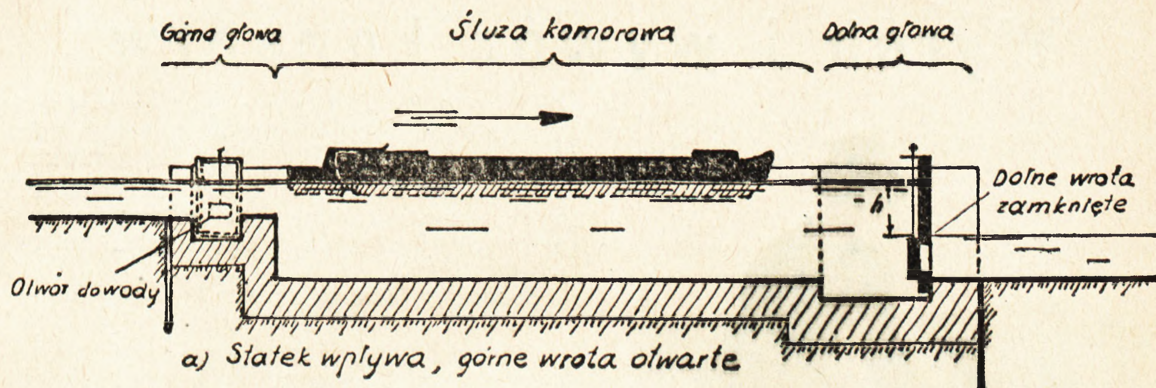


Rys. 1b

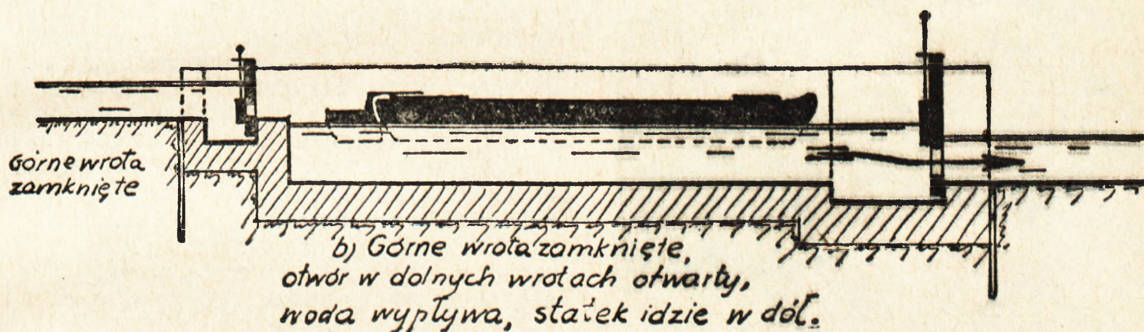
W ten sposób w roku 1350 śluzowano statki za pomocą 2 zwyczajnych śluz „piętrzących"

i „dolną głową", tablice zamykające otwory w ścianach — „wrotami", które dla umożliwienia przepływu statków otwierają się dziś przeważnie obrotowo na boki, albo opadają na dół kładąc się na progach głów, albo wreszcie jako zasuwy wyciągane są ku górze lub w boki do specjalnych nisz. Otwory do wypróżniania komory względnie jej zapełniania są zaznaczone na rysunku w formie prostokątów we wrotach. Takie urządzenie śluzy komorowej było dawniej wyłącznie w zastosowaniu i dziś przy nowych i większych śluzach znów powraca.

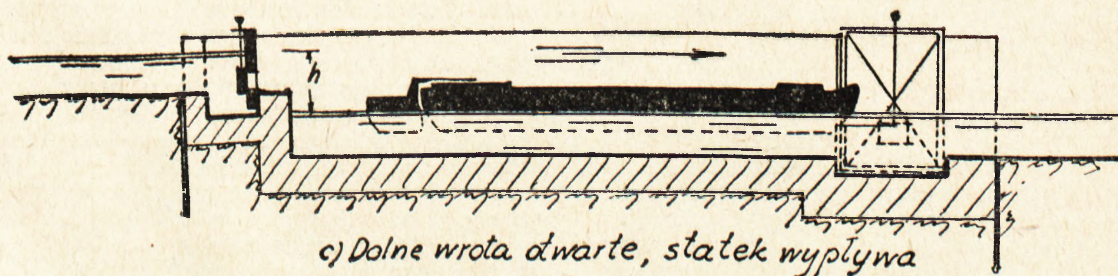
Śluzy komorowe dają więc możność wznoszenia i spuszczania statku dla przejścia spadku zwierciadła wody, jednocześnie stanowią końcową budowę dla tych odcinków kanału, które z obu stron do niej przylegają. Dzięki śluzie komorowej zwierciadła wody w obu sąsiednich odcinkach kanału mogą utrzymać się na na stałych poziomach, dlatego te poszczególne od-



Rys. 2a



Rys. 2b



Rys. 2c

Statek przepływa przez śluzę komorową. Wysokość „h" jest różnicą poziomów między górnym i dolnym stanowiskiem i nazywa się spadkiem śluzy.

cinki kanału nazywa się „stanowiskami kanału".

W zasadzie różnica wysokości, jaką śluza komorowa może pokonać, jest nieograniczona. Nowsze urządzenia kanałów niemieckich mają około 15 m spadku. Ze względów jednak praktycznych i hydraulicznych nie ma się nadziei przekroczenia 17 do 18 metrów różnicy poziomów.

Przy większej różnicy wysokości musi się budować większą ilość śluz jedna za drugą w formie schodów.

Szybko postępujący rozwój techniki dał nam w międzyczasie dwa inne sposoby, które obok śluz komorowych, umożliwiają przeniesienie statków z jednego poziomu na drugi mianowicie: **koleje żelazne dla statków i wyciągi.**

St. Szymborski

Wyrób i wywóz konserw



Piękny jest czas jesieni. Piękny jest nie tylko ze względu na melancholijny urok, który mu nadaje przygotowująca się do snu zimowego natura, lecz również ze względu na obfitość wszelkiego rodzaju darów, jakimi nas obdarza hojnie w tym okresie przyroda. Z pól i ogrodów wiozą rolnicy do domów kopiaste wozy wyładowane plonami całorocznej pracy. Drzewa w sadach uginają się pod ciężarem dorodnego, kuszącego wzrok swym apetycznym wyglądem owocu. Rybacy uwijają się łódkami po rzekach i jeziorach odbywając jesienne połowy. Z naszych rybackich portów morskich wyruszają flotylle statków rybackich w poszukiwaniu srebrnołuskiego rybiego skarbu.

W gospodarstwach skrzętne gosposie spędzają czas w kuchni i spiżarni. W tym okresie obfitości wszelkiego rodzaju pożywienia trzeba przygotować zapasy, któreby wystarczyły nie tylko na potrzeby gospodarstwa i rodziny, aż do przyszłego roku, lecz z których można by coś sprzedać, i w ten sposób zaopatrzyć budżet domowy w pewną ilość niezbędnej gotówki.

Wszystko to co się dzieje na małą skalę w gospodarstwie domowym ma miejsce w olbrzymich rozmiarach w całym gospodarstwie państwowym.

Zobaczmy jakie to zapasy żywności konserwuje się u nas na własne potrzeby i na handel.

Przemysł konserwowania środków żywnościowych powstał i rozwinął się najpierw w dużych państwach morskich jak Anglia, Stany Zjednoczone, Francja. Statki handlowe, czy też komunikacyjne pasażerskie, względnie statki rybackie wyruszając w podróż morską dla odbycia nieraz długotrwałych rejsów musiały się zaopatrywać w dostateczną ilość żywności. Żywność ta pozostawiona w stanie świeżym, nie zakonserwowana w odpowiedni sposób popsułaby się w krótkim czasie i stałaby się niezdatną do użytku. Poza tym konieczne było przygotowanie odpowiednich zapasów dla armii, bo żołnierz by móc dzielnie znosić trudy wojenne musi być należycie odżywiony. Konserwy przygotowane na zapas w dużych składach mogą być w każdej chwili dostarczone do miejsca, gdzie jest na nie zapotrzebowanie. W wielkich krajach przemysłowych konserwy stanowią jeden z głównych składników odżywienia robotników zarówno ze względu na łatwość przeniesienia, taniość, jak to, że nie wymagają większego trudu w przygotowaniu do spożycia. Najczęściej całym wysiłkiem i stratą czasu jest otwarcie pudełka i lekkie podgrzanie, a czasem nawet przy spożyciu pewnych rodzajów konserw na zimno, podgrzewanie jest zbędne. Niepoślednią rolę w rozwoju konserwiarstwa odegrała technika handlowa. Niektóre produkty żywnościowe tak łatwo ulegają zepsuciu, iż na odleglejszy rynek, gdzie wchodzi w grę dłuższy transport, zwłaszcza morski, mogą być dowiezione tylko w stanie zakonserwowanym. I tutaj kupiec musiał pomyśleć nad sposobami zabezpieczenia towaru od zepsucia w czasie przewozu i przechowywania go przez pewien, choćby nawet niedługi okres czasu, zanim znajdzie się nabywca.

Technika konserwowania jest różna. Najstarszym sposobem konserwowania produktów żywnościowych było suszenie. Ale nie wszystkie produkty żywnościowe tym sposobem można było konserwować. Niektóre z nich absolutnie się do tego rodzaju konserwacji nie nadawały np. ogórki, czy pomidory. Inne znów artykuły po suszeniu traciły smak. Zresztą samo ususzenie nie bazebzpieczało jeszcze należycie produktu przed pleśnikiem, psuciem się,

niszczeniem i zjadaniem przez różne owady i robaki.

Dziś przemysł konserwowy rozporządza całym arsenałem środków konserwacyjnych, które są odpowiednio stosowane zależnie od tego z jakiego artykułu spożywczego konserwa ma być przyrządzona.

Z jesiennych owoców naszej ziemi polskie lasy dostarczają najrozmaitszych gatunków grzybów jadalnych. Grzyby są produktem dużej wartości wywozowej. Są między nimi gatunki smaczniejsze, więcej pożądane i skromniejsze lecz równie dobre.

Najczęściej spotykanymi sposobami konserwowania grzybów: prawdziwców, rydzów, smardzów, trufli, kurków i innych są: 1. suszenie, 2. solenie w beczkach, 3. konserwowanie w occie lub odpowiednim sosie w blaszanych lub szklanych pudełkach i naczyniach. Najwięcej grzybów suszonych wywozi się od nas do Ameryki — gdzie są one wysoko cenione i poszukiwane przez tamtejszego konsumenta. Niektóre tamtejsze firmy przywozowe używają tego artykułu jako środka reklamowego dla swych przedsiębiorstw, szeroko rozpisując sie w ogłoszeniach o wartości i rodzajach posiadanych na składzie importowanych z Polski grzybów. W Ameryce nie ma cła przywozowego na grzyby suszone, artykuł ten nie robi konkurencji grzybom amerykańskim, których w porównaniu z zapotrzebowaniem jest bardzo mało. Toteż rozmaite duże firmy wywozowe wysyłają do Ameryki grzyby suszone w wielkich ilościach; wysyłają je czasem nie handlowcy a ci którzy mają tam krewnych lub znajomych, przesyłają polskie grzyby jako mile widziany, przypominający odległą ojczyznę, podarunek. Natomiast odbierają od nas bardzo duże ilości konserw grzybnych w naczyniach zamkniętych i grzybów solonych w beczkach kraje europejskie, głównie Szwajcaria, Niemcy, Anglia i Francja. Największe stosunkowo ilości grzybów solonych w beczkach i konserw grzybnych zabiera od nas Szwajcaria, bo około 40% całego naszego wywozu w tym dziale. Dla Polski jest oczywiście dużo korzystniej wywozić konserwy grzybne w pudełkach czy słoikach niż grzyby solone w beczkach. A to z tego powodu, że produkcja półfabrykatów (grzybów solonych w beczkach) odbywa się zazwyczaj sposobem domowym, podczas gdy wyrób konserw grzybnych ma charakter wytwórczości przemysłowej. Ponadto przemysł konserwowy daje zatrudnienie innym przemysłom, jak wytwórniom blachy i puszek blaszanych lub hutom szklanym. Ale zagranica woli grzyby solone w beczkach, które potem sama u siebie przerabia na konserwy puszkowe. Tak np. w 1936 r. wywieziono konserw grzybnych za 250.000, gdy grzybów solonych za przeszło półtora miliona, te cyfry mówią same za siebie.

Produkcja konserw grzybnych w obecnym czasie nastawiona jest u nas głównie na wywóz wyrobów, gdyż konsumcja w kraju jest jeszcze mała.

W bieżącym roku jesień zapowiada dużą obfitość grzybów. Grzyby lubią specjalnie jesień dżdżystą i ciepłą, a szczególnie dżdżyste, ciepłe noce. Wyrób konserw grzybnych często nie wyczerpuje jeszcze ich zużycia. Grzyby nie nadające się na oddzielną konserwę są używane



do wyrobu zapraw i sosów do innych konserw lub ekstraktów smakowych w rodzaju „Maggi".

Drugim z kolei ważnym działem konserwowym są ogórki. Uprawa ogórków w Polsce stosowana jest na szeroką skalę. Ogórek jest jednym z tych artykułów spożywczych, które przez konserwowanie nie tylko nic nie tracą ze swoich własności smakowych, ale jeszcze zyskują nowe.

Największe ogrody, w których uprawia się ogórki na eksport znajdują się w okolicy małego miasteczka Terespola, leżącego w pobliżu Brześcia n/Bugiem.

Ogrodów tych jest przeszło 500 hektarów. Gdy nadejdzie czas zbioru robotnicy sortują zebrane ogórki na 8 grup według ich wielkości oraz wyglądu. Małe ogórki przeznacza się do konserwowania w puszkach, inne zakwasza się w drewnianych beczkach.

Po przesortowaniu i obmyciu ogórków układa się je w blaszanych puszkach konserwowych. Dodaje się dla smaku trochę kopru, czosnku, pieprzu, liści bobkowych, majeranku, gdy puszka jest możliwie szczelnie zapełniona zalewa się wszystko specjalnym roztworem, którego skład stanowi sekret fabryki, zawija się denka maszyną. Szczelnie zalutowane puszki wkłada się do zbiorników wypełnionych wodą, stopniowo nagrzewa do temperatury około 90°. Po dwugodzinnym wytrzymaniu w tej temperaturze odstawia się puszki do chłodnych piwnic. Większe ogórki zakonserwowane zostają zwykłym domowym sposobem w beczkach. Beczki te dla przechowania ich do czasu wywozu zostają spuszczone na dno rzeki Bugu przy brzegach lub też na jeziorkowatych łachach bużnych na dno tych jeziorek. Miejsca, w których leżą beczki są odgrodzone od dalszego nurtu wysokimi wbitymi w dno palami Przestrzeń wody, ogrodzona tymi palami, nazywa się klatką; taka jedna klatka mieści w sobie do 500 beczek. Beczki przytrzymywane zostają specjalnymi klamrami, aby nie wypływały na powierzchnię i nie zmieniały miejsca. W takiej jednej beczce jest około 120 kg. ogórków razem z sosem. Poza ogórkami wyrabia się też w tej okolicy na ogromną skalę konserwy z kapusty. Tylko technika konserwowania jest tu trochę inna. A mianowicie obcina się z główek liście wierzchnie, wydrąża głąby i po pokrojeniu maszyną wsypuje do olbrzymich kadzi drewnianych lub do cementowych basenów urządzonych w ziemi, w każdym z większych basenów może się pomieścić kilka wagonów kapusty. Kapustę w basenie soli się, a potem przykłada ciężarami. Chcąc zrobić gatunek t. zw. kapusty suchej, bez sosu kisi się ją w basenach zaopatrzonych w specjalne korytka, do tych korytek ścieka sos, który potem zostaje wypompowany.

Drugim centrum, z którego pochodzą najlepsze wywozowe konserwy ogórkowe jest Wileńszczyzna. Zamieszkali w okolicach Trok i w Trokach Karaimi, pochodzenia tatarskiego, z pokolenia na pokolenie przekazują sobie sekret uprawy i posiadania najlepszych odmian ogórków, które cieszą się ogromnym powodzeniem na rynku krajowym i zagranicznym.

Poważny wywóz ogórków zaczął się dopiero w 1934 r. Już w 1936 roku kupcy zajmujący się wywozem otrzymali ze Stanów Zjednoczonych taką ilość zamówień, że nie byli w stanie wszystkich tych zamówień wykonać. Trzeba wiedzieć, że co do wywozu ogórków obowiązują ostre przepisy standartowe. Tak w roku 1935 wolno było konserwować ogórki na wywóz o rozmiarach 8—12 cm., w roku 1936 przepisy zostały zaostrzone, bo rozmiary zostały określone na 9—11 cm długości. A ogórków o takiej długości można wybrać zaledwie 25% całego zbioru.

Konserw ogórkowych w roku 1937 wyprodukowano około 1 miliona puszek 9-cio litrowych. Za wywiezione zagranicę ogórki kupcy otrzymali prawie milion złotych.

Tutaj nasuwa się jedno ważne zagadnienie związane z naszymi portami morskimi i flotą handlową. Oto w roku ubiegłym eksport ogórków do Ameryki odbywał się z opóźnieniem z powodu braku dostatecznej ilości statków, rozporządzających odpowiednim tonażem, co nie pozwalało na terminową wysyłkę transportów do Stanów Zjednoczonych. I tak w końcu stycznia ładunki ogórków w puszkach były przyjmowane na okręty z terminem załadowania dopiero w kwietniu, czyli upłynęło prawie 3 miesiące od zamówienia miejsca na statku do momentu załadowania, a trzeba jeszcze doliczyć czas przewozu. Tymczasem niektóre artykuły spożywcze jak ogórki, kapusta, szproty są produktami konsumcji sezonowej; brak miejsca na okrętach opóźnia wywóz tych artykułów, przez co naraża na duże straty handel polski i producenta.

Teraz przejdziemy do konserw, kórych produkcja jest związana ściśle z morzem i polskim rybołówstwem morskim — do szprotów. Wywóz z Polski szprotów w pudełkach rozpoczął się w 1932 r. skromną ilością towaru o wartości 6000 zł. Ale już w roku 1936 Polska otrzymała z tego źródła przeszło pół miliona złotych. Od roku 1935 do 1936 wywóz szprotów wzrósł 900 razy. Z tego wybredny stosunkowo rynek amerykański zakupił sam za 450.000 zł. szprotów. Marka handlowa: „Sprots from Poland" ma już tam swoją wartość reklamową. Obecnie istnieje w kraju przeszło 20 fabryk przerabiających szproty, których produkcja w 1936 r. w porównaniu z r. 1935 podniosła się o 25%. Ogólna wartość produkcji osiągnęła

w 1936 r. kwotę 5 milionów złotych, zużycie zaś szprotów wędzonych wynosiło przeszło dwa i pół miliona kg. Poważne połowy szprotów w 1936 r. pobudziły u producentów konserw rybnych inicjatywę w kierunku rozszerzenia produkcji szprotów w oleju w następnej kampanii przez wprowadzenie nowych urządzeń technicznych i nowych maszyn oraz przez zapewnienie sobie zapasów puszek i oleju. Tymczasem w 1937 roku szproty nie przyszły, podobno ławica ich popłynęła inną drogą. Ciężki cios dotknął rybaków. Fabryki konserw szprotowych musiały się przerzucić na produkcję innych konserw np. ogórkowych. Miejmy nadzieję, że los będzie w tym roku dla naszych rybaków łaskawszy i fale morskie przyniosą znów ławice szprotów. Rozjaśnią się surowe, osmagane wichrami morskimi twarze rybaków, gdy z wesołą pieśnią wracać będą z obfitego połowu. A fabryki konserw szprotowych znów ruszą całą siłą pary.

Feliks Trojan

Wyprawa wachmistrza Głowackiego

Smutne to były czasy **w owym lipcu 1831 roku.** Korpus jenerała Gielguda z Polski na Litwę wysłany, aby tam powstanie przeciwko przemocy rosyjskiej popierać i wojskom walczącym w Królestwie coś nie coś ulżyć, powstrzymując na sobie nieprzyjaciela — miast pomóc, sam w ciężkie popadł tarapaty. Otoczony przez przeważające siły wroga, do granicy pruskiej przyparty, po długich i zaciętych walkach, nie chcąc pójść w niewolę, musiał przekroczyć granicę polską i w Prusach złożyć broń.

Służył wówczas w I pułku ułanów jenerała Chłapowskiego wachmistrz Gaudenty Głowacki, bratanek tego Bartosza Głowackiego, co to jeszcze pod Naczelnikiem Kościuszką kosą na Moskalach armaty pod Racławicami zdobywał. Stary i zasłużony był to żołnierz, co już z niejednej opresji szczęśliwie wyszedł.

Kiedy już źle z naszymi było, zawołał jenerał Chłapowski Głowackiego i powiada:

— Ciężkie czasy na ojczyznę przyszły, wachmistrzu. Ostatnią nakazuję wam służbę, od której wiele zależy. Pod Połągą okręt z bronią i amunicją na nas czeka. Załoga na nim częściowo polska, kapitan Woźnicki nią dowodzi. Otóż z naszego pochodu do Połągi nic nie będzie, a tam okręt łatwo, czekając nadaremnie, w ręce fregat rosyjskich wpaść może. Trzeba więc ich uprzedzić, żeby na próżno nie czekali, tylko żagle podnosili i do Szwecji szli. A tam już dowiedzą się co robić dalej.

Droga do Połągi daleka — ciągnął dalej jenerał. — I niebezpieczna. Przebrać się musicie w chłopskie ubranie , bo w mundurze zaraz by was nakryli. Wiem, że ciężka to rzecz dla ułana, ale ojczyzna tego wymaga. Listów też żadnych wam nie dam, bo to mogłoby was zgubić, a nieprzyjaciela na ślad okrętu naprowadzić. Powiecie im tylko hasło — Winkielryd. Zapamiętajcie sobie dobrze — Winkielryd — to był taki kmieć szwajcarski, co za wolność swej ojczyzny chlubnie zginął. A okręt nazywa się „Diana" i banderę duńską nosi. Resztę Bogu i waszej przemyślności zostawiam...

Tu jenerał uściskał wachmistrza Głowackiego nie bez wzruszenia i łzy kryjąc, na koń siadł.

Jechał tedy wachmistrz Głowacki na chudej, chłopskiej szkapinie, borem, lasem z Gudań do Połągi owej nadmorskiej się przedzierał i tylko jednego się więcej od schwytania przez kozuniów lękał....: że zapomni owo hasło — tak cudacznie brzmiące nazwisko szwajcarskiego bohatera. Winkielryd — powtarzał sobie przez cały dzień, a gdy się w gąszczu na chwilkę zdrzemnął, to budził się z lękiem: czy aby hasło owo pamięta jeszcze. Ale krzepki ułański rezon przecież nie jest od parady.

Nie od parady zaiście. Bo choć tam parę razy kozunie naciskali z bliska, to jednak zawsze im się sianem wykręcił. Włościanie miejscowi — Żmudzini — wierni synowie Polski — też go tam jak należy ukrywali i wspierali. Po trzech dniach i czterech nocach dotarł więc wreszcie do owej upragnionej Połągi i nad morzem stanął. Tu dopiero rozumem pracować zaczął ciężko, jako że to co miało nastąpić, gorsze było nawet od wykręcania się wrogowi.

Połąga sama zajęta była już przez Moskali, co łańcuch czat aż po granicę pruską wyciągnęli. Ale to było pół biedy. Gorzej — jak tu poznać ową „Dianę" — nazwę łatwą wprawdzie do spamiętania, bo właśnie kobyła rotmistrzowa tako się zwała, — ale do rozeznania trudną. Widać było wprawdzie jakiś okręt o dwóch masztach w morzu się kręcący, kto wie jednak czy to ten właśnie co trzeba? A nuż rosyjski albo pruski?

Młynarz, który w wiatraku swym Gaudentego przytulił i ukrył, wtajemniczony częściowo w sprawę (Gaudenty powiedział mu, że sam ma niby okrętem tym uciekać), wnet mu pytania zadawać zaczął, od których mądrość ułańska na ciężką została wystawiona próbę.

— Nie wiadomo wam jaki to ma być okręt? — pytał — Fregata, korweta, bryg, brygantyna, szkuner czy lipker? Poznalibyśmy go z typu ożaglowania i już sprawa byłaby łatwa. Na łodzi bym was nocą podwiózł...

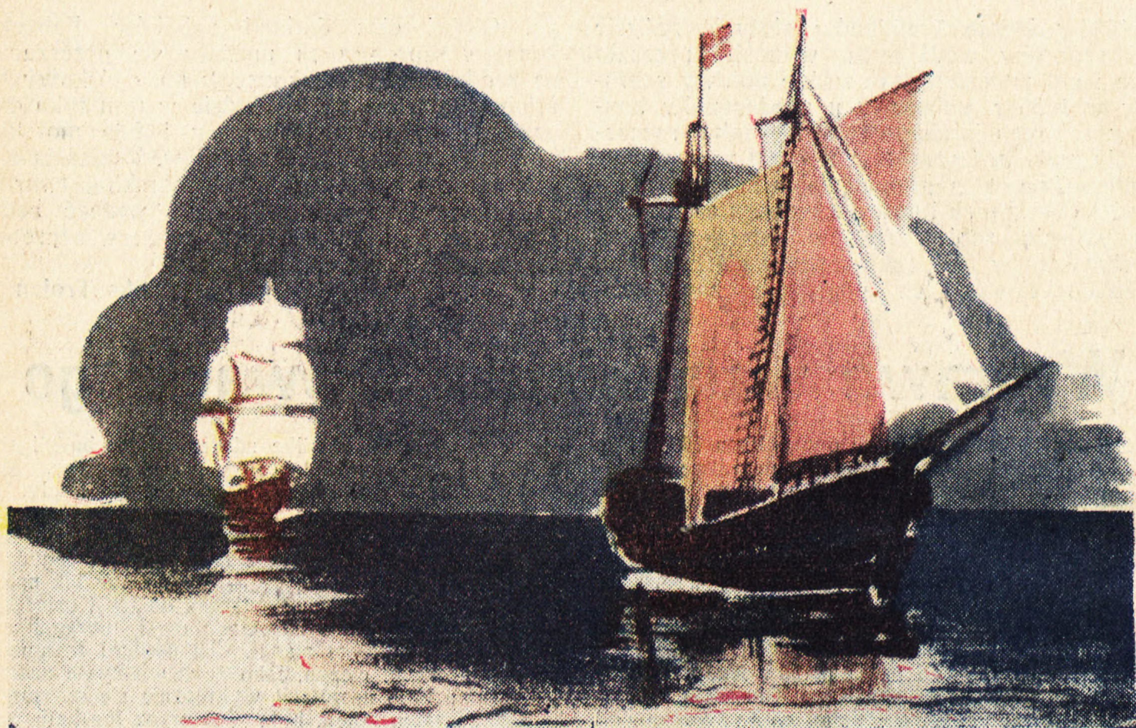
— Nie mówiono, — niechętnie odpowiedział wachmistrz, — dziwiąc się w duchu, że okręty aż tyle nazw mają, choć wydawało mu się, że muszą być wszystkie do siebie podobne. — Tylko tyle wiem, że bandera na nim duńska.

— Da — dojrzyj tu banderę bez lunety na tyle drogi... W dzień trudno, cóż dopiero z wieczora.

— A może podejdzie bliżej i na maszcie wywiesi wysoko, to poznamy — pocieszał się wachmistrz.

— Nie wywiesi na maszcie, bo banderę tylko na drzewcu rufowym, albo na rożcu tylnego masztu w jednej trzeciej wysokości się nosi. A podejść też nie podejdzie, bo tu dla niego za płytko... Wy tylko wodę widzicie i myślicie, że wszędzie to zaraz i płynąć można. Ale kapitan wcale nie lubi pod brzeg podchodzić — gdyby siadł na mieliźnie, miałby się spyszna. A i tak wiatr mógłby go na ląd zdryfować...

Zaklął tedy szpetnie Gaudenty i w duchu sponie-



wierał owo morze, takie zdradliwe, i owe okręty, takie cudaczne, co to niby pływają, a do brzegu dojść nie mogą. Już to chyba na kobyle ułańskiej lepiej; ta wszędzie przejdzie i rów przeskoczy i rzekę przebrnie lub przepłynie, i na baterię nieprzyjacielską w dym pójdzie.

A młynarz, jakby odgadnąwszy jego myśli, zaczął:

— Pewno teraz morze przeklinacie i myślicie, że nikt dobry na nim nie bywa, że koń i szabla rzecz lepsza. A ja wam powiem, że gdybyśmy od wieków morza naszego nie zapomnieli i nie odeszli od niego, to dziś wróg nie byłby górą. I nie rosyjskie okręty po tym Bałtyku by pływały i pruskie, ale polskie sławę naszą po świecie roznosiły, a bogactwa do nas wszelakie wiozły...

— Skądeście to tacy mądrzy? — żachnął się Głowacki wachmistrz. — Czy to plewy z wiatraka tak polityki uczą? Miast nauki prawić, lepiejbyście by pomogli okręt rozeznać. Noc już prawie.

— A właśnie. Po nocy nic nie rozpoznamy. Chyba żeby sygnał jaki rakietą podali. Ale skąd wiedzieć co znaczy jeśli kodu sygnałowego nie macie. A oni chyba tego też nie uczynią, bo Moskali by ostrzegli. Co zaś do tej mojej jak powiadacie nauki, to nie mądrość to żadna, ani przechwałki, tylko prawda szczera. Nad morzem tu od dziecka siedzę, rybakiem za młodu byłem, niejedno widziałem i słyszałem, do szkoły też w Prusach jakiś czas chodziłem. Na świat stąd patrzę inaczej niż wy ze wsi czy z zaścianka, bo tu świat ten też inaczej widać. I rozumiem choćby z tej mąki, którą mielę, ile straciliśmy wszyscy na tym, żeśmy się z dziada pradziada od morza odwrócili.

— Jakże to? — spytał wachmistrz, rozglądając się po bezbrzeżnej przestrzeni sfalowanego morza, aż hen po nieboskłon, na granicy którego kołysały się dwie cienkie niteczki z szarymi plamkami: maszty okrętu leżącego w dryfie, to znaczy z żaglami tak ustawionymi, żeby okręt o ile możności stał w miejscu.

— A no chodźcie do młyna, to wejdziemy na strych. Tam i widać lepiej, bo z góry, i Moskale, gdyby przyszli nawet, to i tak schowam was w porę... A po drodze opowiem.

— Otóż widzicie, — ciągnął młynarz po chwili, gdy chyłkiem krzakami poza placówkę rosyjską przeszli, — ja tu polskie zboże mielę, które polski czy litewski kmieć w pocie czoła sieje, orze i zbiera. Ale któż od wieków pożytek prawdziwy z tego ciągnie... Ani kmieć ów, ani jego dziedzic, ani ja młynarz. Nikt inny, tylko kupiec w Gdańsku, Królewcu, Kłajpedzie czy Rydze. Bo on właśnie ma to, czego nam brak: okręty i statki morskie.

Niemiec zbożem naszym handluje po świecie i zyski z tego wielkie ciągnie. Nam płaci grosze, a sam za wielkie pieniądze zbywa. Narody obce, co ziemi tak żyznej jak Polska nie mają, jeno góry i skały a nieużytki, wielce na polskie zboże są łakome, a za mąką naszą to nawet Niemcy sami przepadają. Ale kupiec co ma statki tak czyni, że dostawę tamtym wstrzymuje, żeby mu więcej z obawy przed głodem płacili, a przed nami udaje, że mu zboża nie potrzeba, żeby cenę niższą zapłacić. Gdybyśmy własne okręty mieli, samibyśmy zboże wywozili i sami sprzedawali bez obcego pośrednika.

Ale i to nie wszystko. Kto ma okręty na morzu, wojenne i handlowe, ten bogactwa z całego świata, z owych zamorskich, miodem i mlekiem a złotem płynących krajów, sprowadzać sobie może, szanowany jest, uważany i potężny. Jeśli nie wierzycie — popatrzcie choćby na tych właśnie Moskali, co dziś Polskę gnębią. Ubogie to było i dzikie, a przecież jeden ich car Piotr okno sobie przed stu laty na

morze wyrąbał, flotę zbudował. właśnie wtedy, kiedyśmy morza do reszty poniechali. I dziś Rosja bogata i potężna, nas bije i w niewoli trzyma, a przecież nie tak dawne to czasy, kiedy Litwa i Korona najpotężniejszym państwem się zdawały.

Ot i teraz — domyślam się, że ten okręt miał wam coś tam ważnego dowieźć — nie zaprzeczajcie... A i tak nic z tego nie wyszło.. Gdybyśmy flotę wojenną mieli, spędzilibyśmy przecież Moskali z tego brzegu, wylądowali z wojskiem, posiłkami czy owym sprzętem wojennym wszelakim, i my bylibyśmy górą, a przez morze z innymi krajami, przyjacielskimi, związek mielibyśmy, miast być jak teraz odcięci. Choćbyście waszą konnicą i kilka bitew na lądzie wygrali, przecież tego nie wskóracie, żeby pomoc jakowąś sprowadzić... Zawszeć wrogowie naokoło będą. A morze jest wolne dla tego kto ma okręty.

— Prawda, — zasępił się wachmistrz.

* * *

W nocy łódź z „Diany" dobiła do brzegu. Kapitan brygu zaniepokojony długim oczekiwaniem i obecnością kręcącej się wzdłuż wybrzeża korwety rosyjskiej,. zapragnął zasięgnąć języka. Czujny młynarz dosłyszał plusk i chrobot wioseł i wraz z wachmistrzem na brzeg wyległ.

Już wachmistrz siadał do łodzi, szczęśliwy, że zadanie spełni, kiedy nagle na brzegu gruchnął strzał — jeden, drugi. Łódź odbiła szparko. Wysoka fala, miotać nią zaczęła tak, że Głowacki myślał iż potoną lada chwila.

Te jednak skoki łodzi ocaliły ją od ognia nieprzyjacielskiego. Na staję od brzegu bosman - Duńczyk śmiał się już z kul... Niech sobie strzelają, choćby salwami. Musieliby armaty wytoczyć...

Przemoczeni do nitki, ale szczęśliwi, dobili do „Diany". A ta szybko okryła się żaglami aż po wierzchołki dwuch strzelistych masztów. Czas był najwyższy, bo strzały i rakiety przywoływały już korwetę rosyjską...

— Wszystko przepadło, — rzekł kapitan Woźnicki, kiedy wachmistrz mu relację o tym co się stało złożył. — Nie masz już wolnej Ojczyzny.

A wachmistrz na to:

— Może z wolą Boską — panie kapitanie — jeszcze kiedyś się odmieni. Ale oprócz wojska musimy mieć wtedy choćby ze dwa tuziny takich okrętów, żeby na morzu wolność posiąść i od świata odciąć się nie dać...

Spojrzał zdziwiony kapitan, skąd w ułanie tyle mądrości morskiej i choć smutek serce mu ściskał, odrzekł:

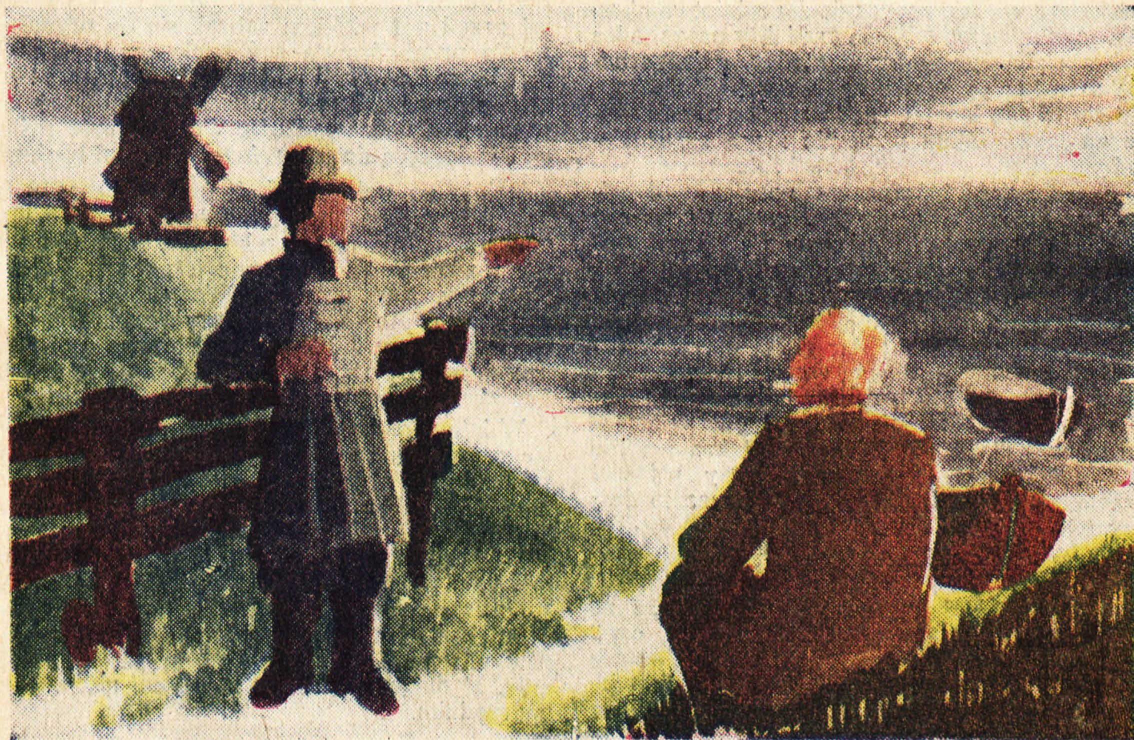
— Daj Boże wachmistrzu aby słowa wasze się sprawdziły. Wtedy bowiem dopiero nie straszny nam będzie żaden wróg.

* * *

Od owej smutnej chwili minęło znów z górą lat sto... Polska zmartwychwstała, o morze mocno oparta, od lat osiemnastu na morzu tym pracuje. Zrazu nieśmiało, bo bez wiary we własne siły i przeznaczenie, potem coraz lepiej i lepiej. Własne statki handlowe wożą w świat polskie towary i produkty, a wracają z innymi — nam potrzebnymi. Polska rośnie, krzepnie, potężnieje. Polska marynarka wojenne, acz może jeszcze zbyt mała — strzeże już czujnie największego skarbu narodu — morza. A w marynarce tej służy dziś właśnie bosman Głowacki, prawnuk wachmistrza, co w tak tragiczny sposób z morzem się zapoznał.

Tylko, że bosman Głowacki nie myśli już o niewoli czy o klęsce, ale o zwycięstwie wolnej, bogatej i potężnej Polski, zwycięstwie w pokojowej pracy, a w razie potrzeby i w walce obrony państwa i narodu

Jim Poker



Nasz wywóz rolniczy

Jak rok długi codziennie zdążają do Gdyni pociągi wiozące rozmaite towary, które załadowane następnie na okręty płyną w świat daleki. W wielkim porcie gdyńskim ruch ogromny. Na pobrzeżach widzimy mnóstwo wagonów towarowych, a w porcie gromady rozmaitej wielkości statków, które pochłaniają olbrzymie ilości towarów.

Rolnika zwiedzającego Gdynię, w pierwszym rzędzie interesują ładunki towarów pochodzenia rolniczego, rolnik bowiem rad by wiedzieć, co też to nasze rolnictwo do krajów zamorskich wysyła. Z zadowoleniem więc przyglądają się przybyli do Gdyni rolnicy ładowanym na statki stosom beczek masła, skrzyń jaj, bekonów, szynek w puszkach oraz innych rzeczy. Dalej widzimy ładowanie zboża, różnych nasion, lnu, cukru, a z drugiej strony portu widnieją góry drzewa obrobionego, niknącego w czeluściach statków morskich.

Patrząc na to wszystko, aż dziw bierze, że te pozornie niewielkie statki morskie, tak wielkie ilości towarów mogą pochłonąć i przewieźć. Ale bo też pojemność owych „stateczków" jest ogromna. Średni transportowiec morski, jakich przewija się w Gdyni setki, zabiera przeszło 70 wagonów towarów, a duże transportowce zabierają do 150 wagonów i więcej.

Odpływa tedy w świat wiele owoców znojnej pracy rolnika polskiego, a ten wywóz za granice ma wielkie znaczenie dla rolnictwa i kraju. Wzamian za wywożone produkty przychodzą do kraju znaczne sumy pieniędzy, a jednocześnie dzięki wywozowi na targach krajowych robi się trochę luźniej, snadniej więc ceny rolnicze na jakim takim poziomie mogą się utrzymać.

Jednakże dość już znaczny nasz wywóz rolniczy, w rzeczywistości przedstawia się jeszcze bardzo skromnie. W porównaniu z innymi krajami, zdawna dobrze zagospodarowanymi, nasz wywóz rolniczy poza granice kraju wygląda bardzo ubożutko.

W przeliczeniu na hektar ziemi użytkowanej rolniczo, w latach kryzysu gospodarczego, wywóz rolniczy z Polski za granicę wynosił rocznie zaledwie 11 złotych, podczas gdy w sąsiadującej z Polską Czechosłowacji, kraju silnie uprzemysłowionym, wywóz rolniczy wynosił przeciętnie na hektar 26 zł, czyli przeszło dwa razy więcej niż w rolniczej Polsce.

W szeregu innych krajów w tym samym czasie wywóz rolniczy na 1 ha użytkowy wynosił: we Francji — 28 zł, we Włoszech — 35 zł, **a w rolniczej Danii — aż 380 złotych,** czyli przeszło 30 razy więcej niż w Polsce. Jedynie słabo zagospodarowana Rumunia na jednostkę powierzchni miała taki sam wywóz rolniczy co Polska. Ostatnimi laty Polska osiąga z wywozu rolniczego nieco większe sumy. W roku zeszłym wywóz rolniczy wraz z drzewem przyniósł przeciętnie powyżej 20 zł na hektar użytków rolnych.

Na jednego mieszkańca, w latach kryzysu wywóz rolniczy wynosił przeciętnie: w Polsce — 8 zł, w Rumunii — 11 zł, w Czechosłowacji — 14 zł, we Włoszech — 17 zł, we Francji — 23 zł, a w Danii — aż 316 zł.

Okazuje się zatem, że Polska pod względem wywozu rolniczego wśród wielu krajów europejskich znajduje się na szarym końcu. W zestawieniu zaś z olbrzymim wywozem duńskim, nasz wywóz rolniczy wygląda bardzo mizernie.

Przy sposobności warto nadmienić, że rolnictwo duńskie osiąga tak wielkie wpływy pieniężne z zagranicy głównie z wywozu masła, bekonów (boczków wieprzowych) i jaj. Wywozi zaś tych rzeczy Dania bardzo dużo, dzięki dobrze prowadzonej hodowli bydła, trzody chlewnej i kur oraz znakomicie zorganizowanym i prowadzonym spółdzielczym mleczarniom, przetwórniom mięsnym i zbiornicom jaj, będącym w rękach samych rolników.

Przykład Danii jest dla nas bardzo pouczający. Mały ten kraj, nie posiadający żadnych bogactw naturalnych, mający dosyć ubogie gleby, gorsze na ogół niż Polska, jest krajem bogatym. Ale rolnicy duńscy przy poparciu swego rządu, już przed pół wiekiem zabrali się do organizowania przetwórstwa spółdzielczego, które następnie rozbudowali nad podziw, a jednocześnie usilnie pracowali nad podniesieniem swych gospodarstw, doprowadzając wytwórczość roślinną i zwierzęcą do najwyższego niemal poziomu.

Rolnictwo polskie od dłuższego szeregu lat robi znaczne postępy, powołując do życia liczne spółdzielnie mleczarskie, lecz dotychczasowy rozwój w tej dziedzinie jest jeszcze niedostateczny. Nasz wywóz rolniczy również wzrasta, lecz mimo to, jak wskazuje podane wyżej porównanie, w dalszym ciągu wywozimy jeszcze stosunkowo mało, osiągając z wywozu bardzo skromne wpływy pieniężne.

W latach ostatnich bardzo pomyślnie rozwijał się wywóz szynek w puszkach. W roku zeszłym za ten produkt otrzymaliśmy z zagranicy prawie 60 milionów złotych. Jednocześnie wywóz bekonów przyniósł poważną sumę — przeszło — 45 miln. zł. Prócz tego wywóz mięsa przyniósł — 23 miln., wywóz świń karmnych — 29 miln. oraz wywóz bydła, koni i drobiu — 21 miln. zł. Razem wywóz zwierząt i przetworów mięsnych w roku zeszłym przyniósł 179 miln. **zł dając o 47 miln. zł** więcej niż w roku poprzednim.

Skromnie przedstawia się wywóz nabiału za granicę. Wywóz jaj w roku zeszłym dał niespełna 34 miln. zł, masła — 19 miln. i sera — 1 miln. zł. Razem za wywieziony za granicę nabiał uzyskano blisko 54 miln. zł. W roku bieżącym wobec pomyślnie rozwijającego się wywozu masła, wpływy za wywożony nabiał prawdopodobnie znacznie wzrosną.

Wywóz zboża w roku zeszłym wskutek gorszego urodzaju skurczył się znacznie. Ogółem w ciągu roku wywieziono 3 miliony kwintali zboża i 500 tysięcy kwintali mąki, uzyskując razem za te produkty blisko 72 miln. zł. Rozmaitych nasion, jak groch, fasola, strączkowe pastewne, nasiona koniczyny, buraków i oleistych — wywieziono 534 tys. za ogólną sumę 24 miln. zł. Wywóz włókna lnianego przyniósł 20 miln. zł;wywóz słodu, ziemniaków, chmielu, grzybów i wikliny, razem licząc — dał 23 miln. zł oraz wywóz cukru — nieco ponad 8 miln. zł.

Dość znaczne sumy wpłynęły z wywozu pierza, szczeciny i skór zwierzęcych, mianowicie ponad 43 miln. zł. Wreszcie wywóz drzewa w zeszłym roku przyniósł poważną sumę — 185 miln. zł.

Razem licząc wywóz rolniczy z Polski za granicę w roku 1937-ym przyniósł przeszło 600 milionów złotych, co stanowi trochę więcej niż połowę całego wywozu, to znaczy rolniczego i przemysłowego, liczonych razem.

Tak wygląda w ogólnych zarysach nasz wywóz rolniczy. Wymienione sumy, obracające się w setkach milionów, mogą się wydawać dużymi, w rzeczywistości zaś, w stosunku do naszych możliwości — są one małe, nawet bardzo małe.

Obecnie mleczność naszych krów, licząc przeciętnie w całym kraju, wynosi około 1.300 litrów na rok od krowy, tymczasem bez nadzwyczajnych wysiłków można doprowadzić wydajność roczną krów, średnio do 3 tysięcy litrów i więcej. Gdyby mleczność wszystkich krów w całej Polsce podnieść chociaż o 500 litrów, to wywóz masła mógłby się zwiększyć dziesięciokrotnie lub więcej. To samo się tyczy wydajności kur, których nieśność przy umiejętnej hodowli można by podnieść dwukrotnie.

Bardzo znacznie możemy również podnieść plony zboża oraz innych ziemiopłodów. Skromnie licząc zamiast uzyskiwanych obecnie 112 przeciętnie z hektara, przy należytej gospodarce łatwo możemy dojść do przeciętnych plonów — 152 z ha i więcej, nie mówiąc na razie o 202 uzyskiwanych stale przez rolników duńskich oraz przez wielu wybitniejszych rolników polskich. Przy takich plonach moglibyśmy mieć duże ilości zboża na wywóz.

Obecnie co prawda z wywozem za granicę zachodzą duże trudności, gdyż wiele krajów broni się przed przywozem obcych produktów rolniczych, a inne kraje, mając duży dowóz, płacą bardzo niskie ceny. Trudności te przecież powoli można pokonać. Ostatnimi laty nadzwyczaj pomyślnie rozwinął się wywóz szynek w puszkach. W tym roku znacznie wzrasta wywóz masła, a w bliskiej przyszłości mogą znaleźć korzystne warunki zbytu za granicą także inne produkty. Ale te produkty muszą być przedniej jakości, do wywozu należycie przygotowane. gdyż za lichotę, ani za różnorodną zbieraninę zagraniczni odbiorcy dobrej ceny nie zapłacą.

Inż. Wojciech Chmielecki

Z kraju i ze świata

Rozwiązanie Izb Ustawodawczych. W dniu 13 września r. b zostało wręczone marszałkom Sejmu i Senatu zarządzenie Pana Prezydenta Rzplitej rozwiązujące Sejm i Senat. Zarządzenie to brzmi jak następuje:

„Od czasu ostatnich wyborów do Izb Ustawodawczych nastąpiły w życiu wewnętrznym Polski istotne przemiany, miały miejsce nowe a doniosłe inicjatywy w dziedzinie stojących przed społeczeństwem zadań, wzrosło w szerokich masach narodu zrozumienie potrzeby czynniejszego współudziału w pracy dla państwa.

Uznałem tedy za wskazane odnowienie składu tych Izb, ażeby mogły one w pracy swej dać pełniejszy wyraz nurtujących w społeczeństwie prądów.

Od nowych Izb Ustawodawczych oczekiwać będę zajęcia stanowiska w sprawie ordynacyj wyborczych do Sejmu i Senatu.

W związku z powyższym na podstawie art. 13 Ust. 2. (pkt. 2) Ustawy Konstytucyjnej rozwiązuję Sejm i Senat z dniem dzisiejszym".

W następnym zarządzeniu Pana Prezydenta również z dn. 13.XI. b.r. wybory do Sejmu zostały wyznaczone na dzień 6.XI. b r. a wybory do Senatu na dzień 13 listopada b.r.

Włochy wydalają Żydów. W dniu 1 września ukazał się dekret włoskiej Rady Ministrów zarządzający wydalenie Żydów, którzy zamieszkali we Włoszech po dniu 1 stycznia 1919 r., chociażby w międzyczasie uzyskali obywatelstwo włoskie. Następnie ukazały się zarządzenia o usunięciu Żydów z uczelni rządowych oraz instytucyj naukowych i oświatowych, oczekiwane są również dalsze zarządzenia regulujące sprawę żydowską w innych dziedzinach życia gospodarczego i społecznego Włoch.

Dekrety te wywołały oczywiście, żywy oddźwięk w całym świecie. Zagadnienie żydowskie we Włoszech nie posiada takiego nasilenia jak w innych krajach Europy a zwłaszcza Europy Środkowej lub Wschodniej, bo według dotychczasowych obliczeń ogólna liczba Żydów w Italii waha się od 44 do 60 tys osób, co stano-

wi znikomą ilość w porównaniu z 44 milionami obywateli imperium włoskiego.

Dekret z 1 września zatem ma charakter zapobiegawczy i został wydany w związku z wzrastającym ostatnio napływem Żydów do Włoch.

Wizyta regenta Horthy'ego w Niemczech. W końcu sierpnia węgierski regent Horthy złożył oficjalną wizytę w Niemczech, gdzie był podejmowany równie uroczyście, jak w roku ubiegłym Mussolini. W ten sposób Rzesza pragnęła nie tylko zaznaczyć swe przyjazne uczucia dla narodu węgierskiego, ale również podkreślić wspólne interesy polityczne, istniejące między obu państwami.

Obroty portu gdyńskiego w sierpniu r. b. wyniosły ogółem 741.405.5 ton, z czego na obrót zamorski przypada 732.730.3 ton. Z cyfry tej na przywóz przypada 116.702.8 ton, a na wywóz — 616.027.5 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 2.109.1 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 6.566.1 ton. W porównaniu z lipcem r. b. zaznaczył się więc dość znaczny spadek, bo o przeszło 139 i pół tysiąca ton, ale trzeba pamiętać, że obroty lipcowe portu gdyńskiego to obroty rekordowe naszego portu.

Manifestacje w sprawie Śląska za Olzą

Sprawa powrotu Śląska Cieszyńskiego do Rzeczypospolitej Polskiej poruszyła do głębi uczucia i wolę Narodu Polskiego.

W całym kraju odbywają się żywiołowe manifestacje, wyrażające żądanie powrotu Śląska Cieszyńskiego do Macierzy. W wystąpieniach tych bierze wybitny udział Liga Morska i Kolonialna, zrzeszająca 830.000 obywateli. Na wiecach i manifestacjach uchwalne są rezolucje, świadczące niezbicie o całkowitej zgodności Narodu, gdy idzie o rzeczy ważne i wielkie.

Do Zarządu Głównego napływają setki depesz, odzwierciedlających nastroje i postawę członków naszej organizacji wobec przełomowych chwil, jakie Europa obecnie przeżywa.

Naród i Rząd Polski uznał, że nadszedł czas, kiedy krzywda wyrządzona Polsce w chwilach najcięższych musi być naprawiona — Śląsk zaolzański musi być Polsce zwrócony!

ROZRYWKI UMYSŁOWE

9. ARYTMOGRAF.

1 — 5 — 6 — 8 = wesoły kawał.
2 — 9 — 5 = imię żeńskie.
3 — 5 — 4 — 5 — 6 = statek rzeczny.
4 — 5 — 8 — 10 = pora roku.
5 — 7 = karta do gry.
6 — 10 — 7 — 5 = opar wodny.
7 — 8 — 2 — 6 = część okrętu.
8 — 10 — 9 — 5 — 6 = przedmiot handlu.
9 — 5 — 4 = ssak morski.
10 — 7 — 2 — 8 = chwast.
1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 = ?

„John Ly" (Lwów).

Za rozwiązanie arytmografu Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań (na kartkach pocztowych) upływa *28 października 1938 r.* Rozwiązanie należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem *„Rozrywki Umysłowe"*.

ROZWIĄZANIA „POLSKA NA MORZU" Nr 8 – Sierpień 1938 r.

7. KRZYŻÓWKA.

Wyrazy poziome: 1) KAPOT. 4) OGAM. 6) ANAM. 8) OSKAR. 9) ZANTE. 11) TANK. 12) RADE. 14) GRAN. 15) PISO. 18) NERO. 20) KEPI. 22) KATET. 24) NITKI. 27) EFEZ. 28) MOLO. 29) ŻABIE.

Wyrazy pionowe: 1) KAZA. 2) PAR. 3) TORA. 4) OAZA. 5) MUS. 6) ALT. 7) MORD. 8) OKO. 10) ERA. 11) TYRAN. 13) ESSAI. 16) LAK. 17) SKI. 19) ERIE. 21) POLO. 23) ŻELE (wspak). 25) IDEE. 26) KUB. 30) ACZ. 31) KIM.

Rozwiązanie główne: „KTO MA MORZE — TEGO NIKT NIE ZMOŻE!"

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE
Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.
WYDAWCA Liga Morska i Kolonialna. REDAKTOR: Bronisław Miazgowski
Druk. Zakł. Graf. Dom Prasy S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.